



Erfahrungen bei der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft Mittelstand

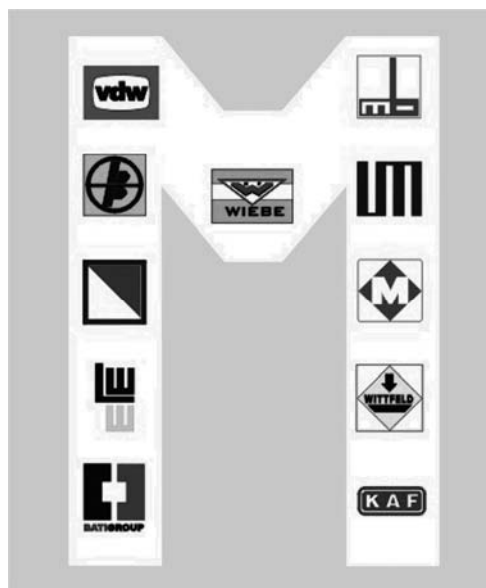
1 Allgemeines

Im Juni 1996 wurde der Auftrag für den Bau des 135 km langen Mittelabschnitts der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main auf der Grundlage einer Funktionalen Leistungsbeschreibung vergeben.

Seitdem sind mehr als 5 Jahre vergangen. So möchten ich Ihnen hier über die gemachten Erfahrungen auf dieser Baustelle, aus der Sicht der Arge Mittelstand, berichten.

Zur Arge Mittelstand: Der Arge gehören zehn Partnerfirmen aus der gesamten Bundesrepublik sowie eine Schweizer Firmengruppe an. Die Zahl der Beschäftigten der einzelnen Firmen liegt zwischen 300 u. 4000 Mitarbeiter. Die Partnerfirmen gehören zum Arbeitskreis Bahnbau in der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB).

Bild 1 Arbeitsgemeinschaft Mittelstand



1.1 Zur Strecke

Zwischen den großen Ballungszentren Rhein/Ruhr und Rhein/Main wird durch den Bau der Neubaustrecke eine nationale und internationale Verkehrsverbindung geschaffen. Hierbei führt der mittlere Abschnitt der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main von Siegburg bis zur Mainquerung und ist aufgeteilt in die Lose A, B und C. Das Baulos A mit einer Gesamtlänge von etwa 42,3 km liegt dabei zu einem Drittel in Nordrhein-Westfalen und zu zwei Dritteln in Rheinland-Pfalz. Es erstreckt sich von der nördlichen Stadtgrenze Königswinter Rauschendorf bis nahe Sessenhausen zwischen den Landkreisen Westerwald und Altenkirchen. Die Strecke ist gegliedert in drei Planungsabschnitte, welche wiederum durch Zuordnung zu den jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaften in insgesamt neun Planfeststellungsabschnitte unterteilt sind.

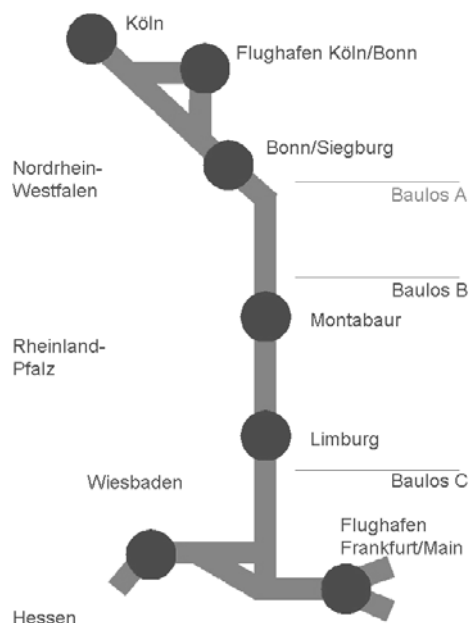


Bild 2 Das Projekt „Neubaustrecke der DEUTSCHEN BAHN AG von Köln nach Frankfurt“



1.2 Entwurf der Trasse, Streckenverlauf und zu erstellende Bauwerke



Bild 3 Talbrücke Wied, Widerlager Frankfurt (Aufnahme vom 17.07.1999)

Die neue zweigleisige Trasse ist als reine Personenverkehrsstrecke für den ICE 3 konzipiert. Zur Minimierung des Geländeverbrauches passt sie sich eng an den Verlauf der bestehenden Autobahn A3 an. Die sich aus der Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h sowie der maximalen Längsneigung von 4 % ergebenden Trassierungsparameter erfordern durch die Topographie der Mittelgebirge von Westerwald und Siebengebirge 6 Tunnelbauwerke und 7 Talbrücken. Hierzu kommen über 100 Ingenieurbauwerke sowie bis zu 20 m hohe Dämme, Einschnitte und Seitenablagerungen.

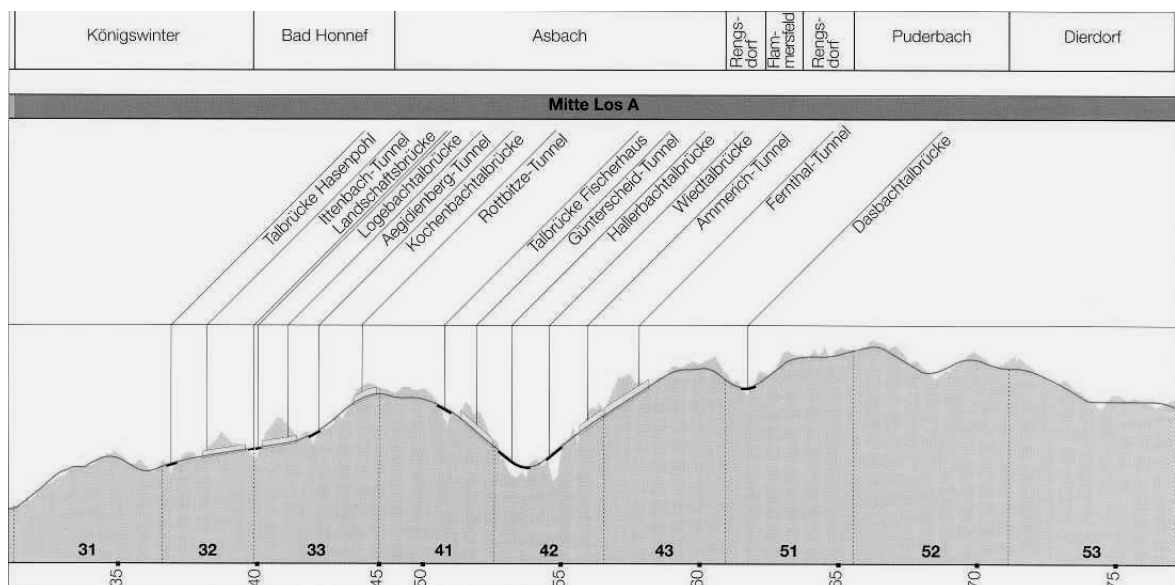
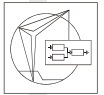


Bild 4 Höhenprofil und Hauptbauwerke Los A von Königswinter-Nord bis Dierdorf

Zur Erzielung einer durchgehenden Bündellage zwischen Neubaustrecke und der Autobahn A3 wurden allein im Los A vier Autobahnumverlegungen erforderlich, darunter Verlegungen in Königswinter und Dierdorf mit je einer Länge von über 2 km. Im Abschnitt Ammerich-Ferntal wird die S-förmig verlaufende Autobahn an zwei Stellen schleifend untertunnelt.



Als Oberbau ist die so genannte Feste Fahrbahn nach dem System RHEDA erstellt. Das heißt, das Gleisrost liegt nicht auf einem Schotterbett, sondern ist kraftschlüssig in eine Betonkonstruktion eingebunden.

2 Auftragsentwicklung

2.1 Allgemeines zum Vergabeverfahren

Angesichts der in der Vergangenheit teilweise explodierenden Kosten und der beachtlichen Terminverschiebungen bei der Realisierung von Bauprojekten sollten Möglichkeiten gefunden werden, Verkehrsprojekte zu festen Kosten und zu einem festen Inbetriebnahmetermin zu vergeben. So war es Ziel, ein modifiziertes Vergabe- und Vertragswerk zu finden.

Nach der Wiedervereinigung wurde zur beschleunigten Durchführung von Bahnbaumaßnahmen dann das neue Ausschreibungsverfahren, die Gesamtgewerkevergabe mit funktionaler Leistungsbeschreibung, von der DB AG für die Wiederherstellung der Strecken in den neuen Bundesländern entwickelt.

Folgende Risiken sollten minimiert bzw. Zielvorgaben erreicht werden:

- eine klar definierte Qualität
- ein klar definierter Termin
- ein klar definierter Festpreis

Neu bei dieser Vergabeart ist, dass die Auftragnehmer aus Planfeststellungsunterlagen bzw. behördlichen Genehmigungsplanungen technische Leistungsinhalte unter Wahrung aller technischen Vorschriften zu erarbeiten haben, die dann die Basis für ein von ihnen zu erstellendes Leistungsbild sind.

Technische Leistungsbestimmung sowie die Massengarantie liegen nun ausschließlich beim Auftragnehmer, wobei er durch die technische Leistungsbestimmung auch teilweise in das Baugrundrisiko eintritt, da er z. B. für Tunnel-, Erd- und Ingenieurbauwerke die vom Auftraggeber überlassenen Gründungsgutachten interpretieren muss, um sich für eine entsprechende wirtschaftliche Lösung zu entscheiden.

Hierbei steht die Forderung des Auftraggebers, dass die gesamte technische Lösung und die vom Auftragnehmer ermittelten Massen zu einem Festpreis zu garantieren sind. Da die Fortführung der Planfeststellungsleistungen auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Planfeststellungen bzw. Genehmigungen bis hin zur Ausführungsplanung nun dem Auftragnehmer obliegen, haftet er somit auch für eine mängelfreie, vor allem aber funktionsgerechte Leistung.

Unter dieser Voraussetzung ist es somit auch nicht immer klar definierbar, welches Bausoll einer funktionsgerechten Leistung zuzuordnen ist. In vielen Fällen kommt es später somit zu Meinungsverschiedenheiten darüber, ob bestimmte, vom Auftraggeber geforderte oder technisch notwendig werdende Leistungen im Bausoll des Auftragnehmers enthalten oder als Nachtragsleistung zu vergüten sind.

2.2 Angebotsbearbeitung

Erschwerend zu vorgenannten Punkten kam, dass zur Zeit der Vergabe der Neubaustrecke die Genehmigungsverfahren – Planfeststellungen – noch nicht abgeschlossen waren. So konnte dieses Objekt nur nach VOB, Abschnitt 4, in die Ausschreibung gebracht werden, obwohl es sich um ein Projekt handelt, das mit Steuergeldern finanziert wird.



Herr HANF, Geschäftsführer der Firma GEBR. VON DER WETTERN Köln, Sprecher des Arbeitskreises Bahnbau in der BVMB, rief eine Bietergemeinschaft Mittelstand ins Leben.

14 mittelständische Firmen, unter der sich auch eine Schweizer Firma befand, bildeten eine leistungsstarke Gemeinschaft. Der Firma GEBR. VON DER WETTERN wurde die Federführung in der Bewerbungsphase übertragen.

Mit den zusammengeschlossenen Firmen wurde eine Bewerbung konzipiert, bei der dem Auftraggeber die Konstruktion einer geplanten Dacharge sowie einer möglichen Projektsteuerung in einer zukünftigen Arbeitsgemeinschaft in Form von Organigrammen beigelegt wurde.

Nach der Präqualifikation wurde die Bietergemeinschaft zur Abgabe eines Angebotes für die Gesamtstrecke zugelassen.

Etwa 270 DIN A4 Ordner waren die ersten Ausschreibungsunterlagen, weitere 100 Ordner kamen über die Zeit dazu.

Für die Angebotsbearbeitung wurde das gesamte Objekt in Fachgewerke aufgeteilt. Für die jeweiligen Fachgewerke wurden Federführer benannt, die für die gesamte Kalkulationsarbeit im jeweiligen Fachgewerk verantwortlich waren.

Die übrigen Firmen wurden entsprechend ihres Firmenprofils und ihrer Leistungsstärke den verschiedenen Fachgewerken zugeordnet, wobei jede der Firmen ihre entsprechenden Wünsche äußern konnte.

Die Koordination aller Fachgewerke sowie der Federführung der Gesamtbietergemeinschaft gegenüber dem AG wurde dem Hause GEBR. VON DER WETTER übertragen.

Bei den zu Verfügung gestellten Unterlagen handelt es sich um eine funktionale Leistungsbeschreibung mit Planunterlagen, die lediglich Planfeststellungscharakter hatten. Darüber hinaus gab es ein Leistungsprogramm, Vertragsbedingungen sowie Bodengutachten und tunnelbautechnische Gutachten.

Um die Ausschreibungsunterlagen in einen kalkulationsfähigen Zustand zu versetzen, wurden externe Ingenieurbüros eingesetzt, die Vorbemessungen von Tunnel und Ingenieurbauwerken, Massenermittlungen und Entwurfspläne zu erstellen hatten. Des Weiteren wurde ein Büro für die planerische Koordination, Steuerung und Umsetzung der Logistik sowie die Erstellung von Bauzeitenplänen – nach Vorgaben aus der Kalkulation der Fachgewerke – eingesetzt.

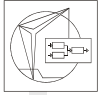
Ein besonders Problem waren hierbei die Schnittstellen, die sich zwangsläufig in den Übergängen der Fachgewerke ergaben. Diese wichtige Nahtstelle wurde gemeinschaftlich mit den Federführern der Fachgewerke intensiv diskutiert und in Form eines Schnittstellenkataloges dokumentiert, um für eine spätere Ausführung klare Verhältnisse zu haben.

In diesem Schnittstellenkatalog wurden Aussagen über Zuständigkeiten und Verantwortung getroffen, so dass die Gesamtleistung nahtlos erfasst und kalkuliert werden konnte.

Weiterhin war es notwendig, diese Pauschalausschreibung auf eine Einheitspreisausschreibung zu bringen, um alle Leistungen mit entsprechender Position zu erfassen und später auch in der Angebotszusammenstellung zu kontrollieren.

Dafür wurde ein „Pauschalpreiskatalog“ entwickelt, der von der Pauschalangebotssumme über Summen einzelner Planfeststellungsabschnitte über Fachprojekte, z. B. Tunnelbau, Erdbau, weiter über Einzelprojekte, darin enthaltene Titelsummen bis zu einzelnen Einheitspreis aufgebaut wurde. Somit war sichergestellt, dass für jedes Einzelprojekt ein projektbezogenes Leistungsverzeichnis vorhanden war.

Sämtliche Grundkalkulationen der einzelnen Fachgewerke wurden nach gemeinsamer Festlegung der Kalkulationseckdaten in den Häusern der einzelnen Partner durchgeführt und von den Federführern der Fachgewerke gesteuert und zusammengetragen. Parallel zu den technischen Ausarbeitungen und der



Kalkulation wurde ein Arbeitskreis gebildet, der die vertraglichen Risiken, Bürgschaften, Versicherungen etc. abzuwägen und zu bewerten hatte. Gefundene Vorbehalte waren, ohne einen Ausschluss aus dem Vergabeverfahren zu riskieren, möglich, da es sich um einen Ideen und Konditionenwettbewerb handelte.

Dem Arbeitskreis gehörten Kaufleute und Techniker aus dem Gesamtfirmenkonsortium an. Dieser Part wurde juristisch von einem Rechtsanwalt begleitet.

Es ergaben sich enorme Vorkosten, die durch die extern beauftragten Ingenieurbüros, Gutachter, juristische Begleitung sowie den externen Koordinator verursacht wurden.

Der externe Vorkostenblock war vor Beginn der Kalkulation mit ca. 4,0 Mio. DM veranschlagt, was sich auch später als realistisch zeigte. Hinzu kamen ca. 3,0 Mio. DM interne Vorkosten, verursacht durch Kalkulation und Abstellung von Führungskräften für die Federführerfunktionen innerhalb der einzelnen Fachgewerke; die Gesamtkosten der Angebotsbearbeitung beliefen sich somit für die Gesamtbearbeitung auf ca. 7,0 Mio. DM.

Selbst bei einer Beteiligung von 14 mittelständischen Firmen ist dies pro Firma ein hoher Einsatz, der ohne Auftragseingang sicherlich nicht beliebig oft wiederholt werden kann.

Die Angebotssumme für die gesamte Strecke lag bei knapp 4,8 Mrd. DM für die drei Lose. Eine Summe, die im Verkehrswegebau noch nie in der Bundesrepublik submittiert wurde.

Anschließend folgten die Fach- und Vertragsgespräche mit der zwischenzeitlich eigens für dieses Vorhaben gegründeten DBBauProjekt und deren eingesetzten Fachgutachtern.

Das erreichte Verhandlungsergebnis der technischen und vertraglichen Inhalte deckte sich weitgehendst mit den Vorstellungen der Bietergemeinschaft, so dass das erreichte Ergebnis zufriedenstellend war.

Hierbei war die Erklärung der Bietergemeinschaft, dass der Mittelstand seine Leistungen ausschließlich mit Arbeitnehmern durchführt, die nach deutschem Tarifrecht bezahlt werden, ein bedeutender Aspekt des Angebotes.

Die Bietergemeinschaft erhielt den Auftrag, ein Drittel der Strecke mit einem Auftragsvolumen von DM 1.070 Mio. zu erstellen.

3 Auftragsabwicklung

3.1 Aufbau der Arge Mittelstand

Die Arbeitsgemeinschaft wird von einer Dacharge gesteuert und geführt, die organisatorische und verwaltungstechnische Aufgaben zu erfüllen hat. Sie ist kein Profitcenter, welches operative Leistungen nach höchsten Gewinnen an Subunternehmer vergibt. Vielmehr werden die Bauleistungen von den Fachgewerken in eigener Verantwortung mit eigenem Personal ausgeführt, wie in der Angebotsstruktur bereits vorgesehen.

Die Führungspositionen in der Dacharge wie Projektleitung, Planungsmanagement, Logistik, Terminkoordination, Nachtragswesen, Controlling, QM etc. sind mit Mitarbeitern der Partnerfirmen besetzt, die dieses Personal für die Bauzeit abstellen.

Die juristische Begleitung und das Claimmanagement ist mit externen Rechtsanwälten und Baubetrieblern besetzt.

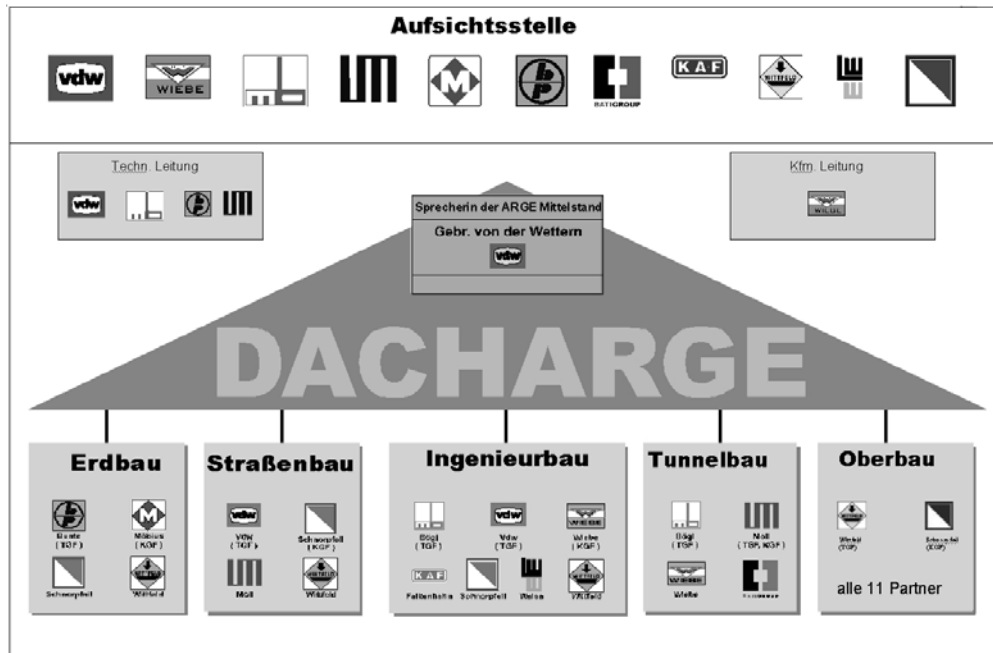


Bild 5 Arbeitsgemeinschaft Mittelstand – Übersicht

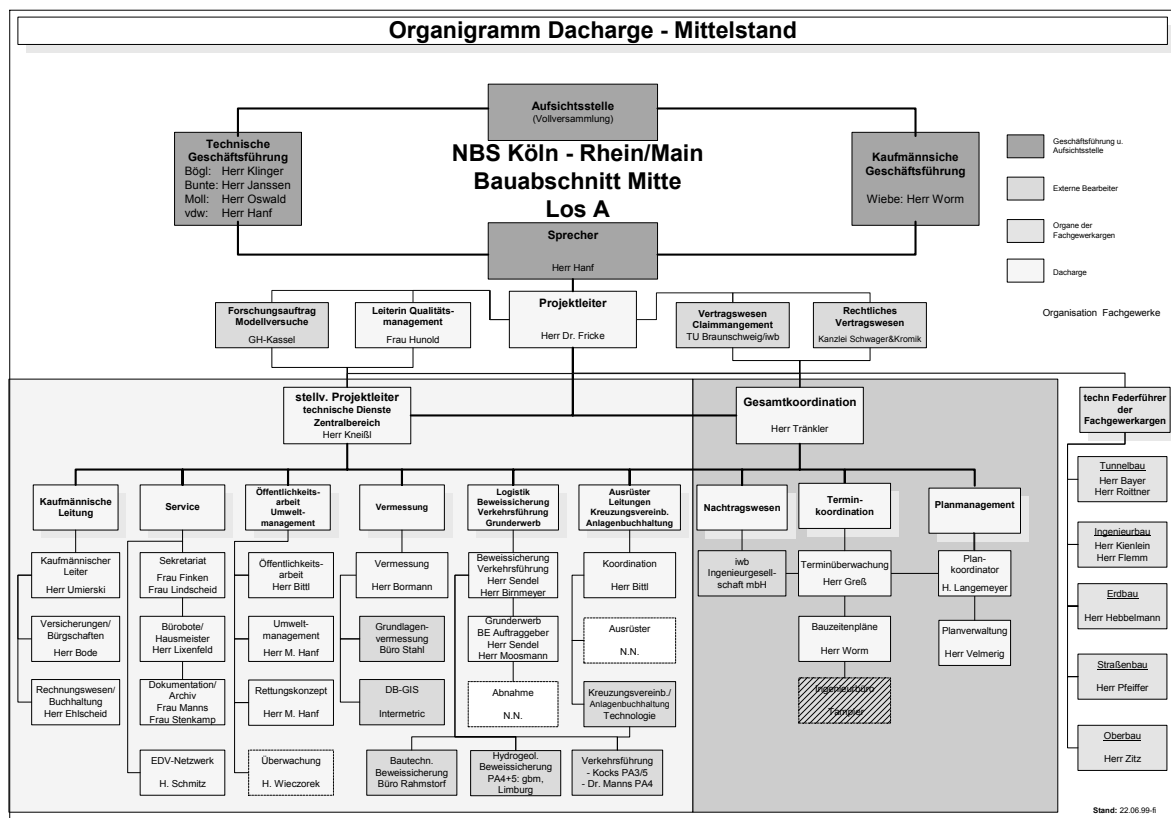


Bild 6 Organigramm der Dacharge

Das System der Dacharge setzt sich ähnlich, jedoch fachspezifischer, in den Unterargen fort. Es ist kennzeichnend, dass alle operativen und somit auch für den wirtschaftlichen Erfolg notwendigen Entscheidungen im Fachgewerk verbleiben. Dennoch müssen diese unternehmerisch bedeutungsvollen

Belange in der Dacharge zu gesamtprojektbezogenen Strukturen zusammengeführt werden, um die Anforderungen an das Gesamtprojekt, die Qualität und den Termin zu sichern.

Das Qualitätsmanagement nimmt somit in diesem Projekt auch eine besondere Rolle ein. Um eine praxisbezogene, durchgängige und insbesondere projektbezogene Qualitätssicherung zu gewährleisten, hat sich die Arbeitsgemeinschaft zertifizieren lassen. Diese Vorgehensweise war zu diesem Zeitpunkt einmalig in Deutschland.

Besonders erwähnenswert für dieses Projekt ist noch die Haftung und die Sicherungsbürgschaft in Höhen von 6 % der Auftragssumme mit einem DM Volumen von 65 Mio. netto, die beim Auftraggeber zu hinterlegen war.

Um die Belastung der Partnerfirmen durch die Höhe des Bürgschaftsvolumens so gering wie möglich zu halten, wurde eine Konstruktion gefunden, die keine zusätzlichen Unterbürgschaften und Absicherungen erforderte.

Jeder der Partner hat in entsprechender Höhe seiner Argeanteile in einem oder mehreren Fachgewerken sein Bürgschaftsvolumen eigenständig erbracht und ist gesamtschuldnerisch für das gesamte Projekt haftbar. Die einzelnen Bürgschaftsteile wurden von einem Kreditgeber in eine Gesamtbürgschaft umgewandelt und beim Auftraggeber hinterlegt.

Die Bürgschaft wurde so aufgebaut, dass jede Fachgewerksarge über die Dacharge Zugriff auf diese Bürgschaft hat. Im konkreten Fall heißt das: Fällt ein Arbeitsgemeinschaftsmitglied aus, welches in einem oder mehreren Fachgewerken tätig ist, können das Fachgewerk oder die Fachgewerke ihren Anspruch in Höhe der Teilbürgschaftssumme des ausgefallenen Partners beim Hauptbürgen geltend machen. Voraussetzung ist jedoch, dass vorab von dem oder den betroffenen Fachgewerken die Gesamtbürgschaft wieder auf 100 % aufgestockt wird.

Durch die gefundene Konstruktion der Bürgschaft wurde die Belastung der Partnerfirmen auf ein Minimum reduziert.

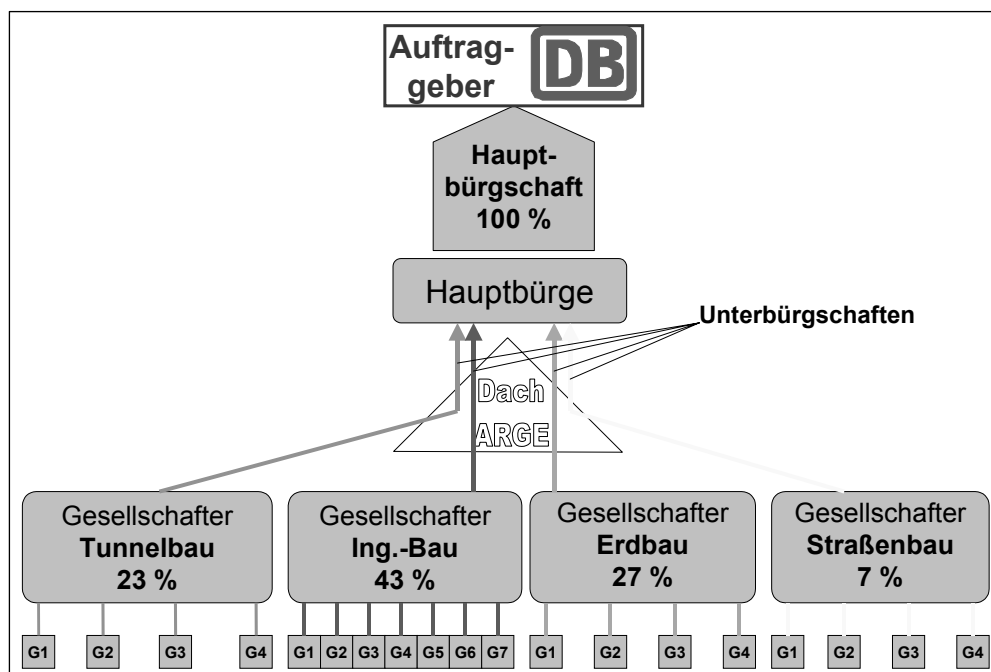


Bild 7 Bürgschaften:

Die Dach ARGE sowie die Unterarge kann nur unter Wiederauffüllung des Unterbürgschaftsvolumens die Nachunternehmerbürgschaft ziehen.



3.2 Erfahrungen aus der Durchführung mit Fazit

Die Baustelle geht dem Ende zu, im Sommer des Jahres 2001 erfolgte der Lückenschluss des geschweißten Gleises.

Eingetretene Verzögerungen sind vorwiegend auf die fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse zurückzuführen. Trotz großer Anstrengungen des Auftraggebers, die Planfeststellungsinhalte den einschlägigen Gesetzen und Vorschriften entsprechend zu erarbeiten, gab es während des Verfahrens viele Einsprüche und Interessenskollisionen mit Dritten, die eine uns gegenüber vertragsgerechte Zurverfügungstellung der erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse nicht zuließ. In der Summe wurden die in der Ausschreibung prognostizierten Termine der Planfeststellungsbeschlüsse bis zur endgültigen Erreichung des Baurechtes 15 mal verschoben.

Die Konsequenz war, dass keiner der erforderlichen neun Planfeststellungsbeschlüsse im Baulos A vertragsgerecht erging.

Um Schaden zu reduzieren oder gar zu vermeiden, hat uns der Auftraggeber zu den jeweils vertraglich festgelegten Beschlussterminen auf Basis der von ihm ins Verfahren eingebrachten Planunterlagen eine so genannte Planungssicherheit erteilt, d. h., wir mussten mit den nicht bestätigten Planfeststellungsunterlagen unsere Planungsarbeit beginnen, um vorprogrammierte Verzögerungen zu reduzieren.

Auch musste der Auftraggeber, der zwischenzeitlich mit uns einen neuen Fertigstellungstermin zum Dezember 2001 vereinbart hat, zum einen für die entstandenen Verzögerungskosten aufkommen sowie die für die Leistungsmehrung von etwa 30 % gegenüber der ursprünglichen beauftragten Summe bei gleicher Bauzeit vorzunehmende Beschleunigungsmaßnahmen beauftragen und vergüten.

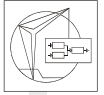
Beide Kostenpakete sind bereits definiert, verhandelt und beauftragt. Darüber hinaus hat unsere Arbeitsgemeinschaft den normalen Nachtragsanspruch für zusätzliche und geänderte Leistung, die sich aus der Planfeststellungsänderung ergeben haben, welche allerdings erst zu ca. 70 % verhandelt sind.

Besonders hervorzuheben bei der Abarbeitung des Projektes ist die Genehmigungsplanung, d. h. die Aufstellung von Entwürfen und die Durchsetzung deren Genehmigungen bei dem Eisenbahnbundesamt sowie Dritten. Dies war eine vorher noch nie praktizierte Vorgehensweise und somit ein wesentlicher kritischer Punkt für die Gesamtumsetzung des Projektes.

Diese Genehmigungsplanung basiert auf den ergangenen Planfeststellungsbeschlüssen, die uns in Form von Plänen und Textteilen übergeben wurden. Alle darin enthaltenen planungsrelevanten Festlegungen mussten aufgenommen und in Übereinstimmung mit den geltenden technischen Vorschriften und nach Funktionsbeschreibungen des Auftraggebers in eine so genannte Ausführungsübersichtszeichnung eingearbeitet werden. Diese Aufgabe ist aber nicht nur an Hand der übergebenen Unterlagen zu bewältigen, sondern es bedarf einer uneingeschränkten Abstimmung und Koordinierung mit allen von der Baumaßnahme betroffenen Dritten.

Dieser einzubeziehende Kreis von Dritten erstreckt sich von Autobahnämtern, Straßenbaulastträgern, Versorgungsträgern, Kreisen, Städten, Kommunen, Umweltbehörden, Forstämtern etc. bis hin zum Eisenbahnbundesamt und der Bauüberwachung des Auftraggebers. Sie erkennen daraus, welcher Zeit- und Organisationsaufwand damit verbunden ist, um als erste Stufe das Ziel der Genehmigungsplanung zu erreichen. Denn erst jetzt, nach Erstellung der Genehmigungsplanung, erfolgt die uns als Baufirmen bekannte Ausführungsplanung, nach deren Genehmigung wiederum erst das physische Bauen möglich ist.

Hier liegt eine Risikoverlagerung der hoheitlichen Pflichten des Auftraggebers auf den Auftragnehmer vor, der keine juristischen Instrumente besitzt, dieses Verfahren zu steuern oder gar zu beeinflussen. Hinzu kommen in dieser Planungsphase die Begehrlichkeiten Dritter, die sehr genau zu untersuchen sind, ob sie dem vertraglich geschuldeten Bausoll gegenüber dem Auftraggeber entsprechen. Es besteht somit für den vertraglich geschuldeten Termin aus Sicht des Auftragnehmers ein teilweise nicht zu kalkulierendes Risiko.



Bereits in dieser Phase ist die uneingeschränkte Mitarbeit von Juristen und eines optimalen Claim-managements eine unabdingbare Voraussetzung, zumal gleichgeartete Kapazitäten vom Auftraggeber vorgehalten werden.

Bei der Planung stellt sich zum Beispiel die Frage, ob bei dem hier angewandten Ausschreibungsverfahren die Möglichkeiten der Optimierung bei einer funktionalen Leistungsbeschreibung gegeben ist.

Leider mussten wir feststellen, dass nur geringe Optimierungschancen zu Gunsten des Auftragnehmers bestehen. Durch das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren sind grundsätzliche Änderungen nicht mehr möglich, da dann ein Planänderungsverfahren eingeleitet werden muss.

Das daraus resultierende Genehmigungsrisiko sowie die durch den Auftragnehmer unbeeinflussbaren zeitlichen Komponenten dieses Verfahrens können erhebliche terminliche Schwierigkeiten bereiten. Darüber hinaus fordert der Auftraggeber einen Nachweis über die erreichten Kosteneinsparungen, um an diesen mit zu partizipieren.

Somit sollten und können im Vorfeld der Genehmigungsplanung uneinschätzbare technische Optimierungen gar nicht erst aufgegriffen werden. Eine Situation, die in keinem Fall dem Ursprungsgedanken dieser Ausschreibungsart Rechnung trägt.

Ein weiterer Punkt zur Vorsicht für den Auftragnehmer sind die vom Auftraggeber erstellten und dem Auftragnehmer überlassenen Bodengutachten, denn diese Bodengutachten enthalten keine klaren Angaben über die für die statischen Berechnungen zugrunde liegenden Bodenkennwerte. Es sind vielmehr Bandbreiten von Kennwerten angegeben, die im Einzelfall vom Auftragnehmer einzugrenzen und festzulegen sind.

Durch diese schon in den Verdingungsunterlagen vorgesehene Methode kann der Auftragnehmer unter Umständen im Schadensfall mit in das Bodenrisiko einbezogen und somit in die umfassende Auftraggeberhaftung genommen werden.

Darüber hinaus bildet die Festlegung der Bodenkennwerte zwischen den vom Auftraggeber eingesetzten und unseren Bodengutachtern ein großes Streitpotenzial. Es können die in der Kalkulation festgelegten Werte nicht durchgesetzt werden, was dann zu einer Nachbesserung des jeweiligen Bauwerkes zugunsten des Auftraggebers führen kann.

Noch etwas zur Nachtragsbearbeitung bzw. zur finanziellen Abwicklung des Projektes.

Für das Baulos A ist grundsätzlich festzustellen, dass fast alle eingereichten bzw. noch einzureichenden Nachträge mit einem Volumen von ca. DM netto 400 Mio. auf Planfeststellungsänderungen nach Auftragsvergabe zurückzuführen sind. Für einen ca. 15 km langen Streckenabschnitt wurde die so genannte Konsenstrasse, ein Agreement zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Rhein-Sieg-Kreis und der DB AG, gefunden.

Diese Vereinbarung löste gravierende Trassenänderungen aus. So wurde die ursprüngliche Gradientenlinie in diesem Bereich bis zu maximal 7,00 m tiefer gelegt und bis zu 30 m horizontal verschoben.

Die damit verbundenen Veränderungen der Bauleistung waren neu zu kalkulieren und ergeben ca. 80 % der Nachtragssumme.

Um diese Leistungsänderung gegenüber dem Hauptvertrag klar zu definieren, waren auf Grund des gewählten Ausschreibungsverfahrens umfangreiche Ermittlungen notwendig, da eine Gegenüberstellung vom vertraglichen Bau-Soll zu dem durch Änderung herbeigeführten Bau-Ist notwendig wurde.

Um eine zeitnahe Einreichung der Nachtragsangebote zu gewährleisten, mussten entsprechend große Kapazitäten in allen Fachgewerken bereit gestellt werden. Aus diesem Grunde wurde unserem Auftraggeber bereits im Sommer 1999 ein Nachtragseinreich- und -prüfplan übergeben, um seine Prüfkapazitäten auf dieses Volumen einstellen zu können.



Das derzeitige, gemeinsam festgestellte Prüfergebnis von bereits geprüften Nachtragsleistungen ist zufriedenstellend, wenn man davon ausgeht, dass ein gemeinsam festgestelltes Ergebnis bei etwa 70 % liegt und man nun darüber hinaus noch Einigungsgespräche über ein Volumen von etwa 20 % führen muss, so dass sich als Endergebnis ca. 80 % der Einreichsumme ergeben wird.

Das ist für ein derartig komplexes Bauvorhaben mit der gewählten Funktionalausschreibung sicherlich ein durchaus vertretbares Ergebnis, da das Streitpotenzial enorm hoch ist.